

## ヘーグ議定書によるワルソー條約の改正

伊 東 克 己

### 一

「國際航空運送についてのある規則の統一に關する條約」(the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air) は一般にワルソー條約 (the Warsaw Convention) と呼ばれているもので、一九二九年に制定せられたものであるが、これに關しては私が幾度か此の誌上に於て言及した。<sup>(一)</sup>それは長距離運送を極めて迅速に行なうという航空運送の特質の故に、國際運送上に果す航空運送の使命が極めて大きく、且つ實際に國際運送の相當部分を(特に旅客運送の分野に於て)航空運送が擔當しているという事實にかんがみて、<sup>(二)</sup>これより起り得るあらゆる不便、紛争を解決する爲に、この様な國際條約の持つ意義が極めて大きいと考えたからである。

既に我が國に於ても、日本航空が對米定期航空を營業し、更に本年バンコック航路が開設せられるに至つた。國際航空運送はますます發展の一路をたどつてゐるわけであるが、それだけ國際的統一規則も重要な意味を持つてくるのである。

しかしながら航空運送のあまりにも速みやかな發達と世界狀勢の變化とは、此の統一規則を既に不満足なものと感ぜしめるに至つた。ワルソー條約の作成に當つた航空法規専門家國際技術委員會 (Comité International technique

d' Experts Juridique Aériens; C. I. T. E. J. A.) の仕事を引き継いだ國際民間航空機構<sup>(III)</sup> (International Civil Aviation Organization; I. C. A. O.) の法規委員會は、専らその改正を研究し、一九五二年のマドリッド會議、一九五三年のバリ及びリオ・デ・ジャネイロ會議において、改正草案を練つたのであるが最後のリオ會議に於て一應草案の作成を終つた。

かくて一九五五年九月、四十三ヶ國の代表と、八國際團體代表オブザーヴァーはヘーグに會して、リオ草案に基き四週間にわたる討議の末、同月二十八日ワルソー條約改正に關する議定書を作成し二十六ヶ國の代表の署名を得たのである。

此の議定書は正式には「一九二九年十月十二日ワルソーに於て署名せられた國際運送についてのある規則の統一に關する條約を改正する爲の議定書」(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October, 1929) という長たらしい名がついている。此の議定書の内容も題名のようにかなり長いものである。一そうのこと新條約を作成して、ワルソー條約に替えようとする案もあつたのではあるが、<sup>(四)</sup>改正という形式の方が各國の承認を得やすいということを考慮して、議定書方式を採用することになつたのであつた。

本稿の目的は、右の議定書に關して、その改正點を明らかにし、且つ改正せられない條項に於ても議論のあつた點で重要と思われるものについては、その議論の要旨を述べ、ワルソー條約理解の爲の參考に資することである。

その爲に、主として米國ノース・ウェスタン大學刊「Journal of Air Law and Commerce」誌一九五四年第一號及び第二號所載のジョージ・W・オール<sup>(五)</sup> (George W. Orr) の「ワルソー條約リオ改正案」及び、同誌一九五五年第四號所載 K・M・ボーモン<sup>(六)</sup> (K. M. Beaumont) の「一九五五年九月二十八日ヘーグに於て調印せられた議

定書によつて改正せられた一九二九年ワルソー條約」の二論文による論評を參考とした。

右の内、オールの見解は航空、保險業界の意見を反映していると考えられるもので、特に、航空運送人の責任、その責任負擔限度の引上など、今回の改正において問題となつた諸點に關して極めて批判的である。(註の(五)に記した同氏略歴參照)

## 二

議定書は五部分より成立つており、前文と結文を除けば、條文改正に關する第一章と、主として改正手續に關する第二章及び第三章とに分けられる。第二・三章の技術的問題に關しては二、三の點を除いては此處に於ては觸れる必要はないものと考ええる。

以下條を逐つて改正點を論ずることにする。

**第一條** 第一條及び第二條は對象及び定義に關する條文であるが、改正點は辭句の修正が主であつた。

**第一條** (2) において、現條約によれば、ワルソー條約の適用を受ける國際運送とは、(A) A締約國よりB締約國に至る航空運送か、(B) A締約國よりC非締約國にある豫定寄航地を経てA締約國に至る航空運送を言うのであるが、これの範圍を擴大して、A締約國よりC非締約國に至る航空運送をもワルソー條約の對象とするような規定を設けようとする意見が強く、パリ改正草案では、その趣旨が認められていたが、ヘーグ議定書ではその點に觸れなかつた。

**第二條** 第二條の(2)はワルソー條約では「郵便に關する國際條約に基いて行ふ運送には適用しない」旨を規定したものであるが、「國際條約に基く」を削除し「郵便及び郵便小包の運送には適用しない」ことになつた。

リオ草案では軍當局に使用せられる運送をここで除外していたが、議定書では抹消され、留保條項として議定書第

**第六條** 第六條の(3)は、航空運送狀に對する運送人の署名は、條約によれば、貨物を引き受けた際にすることになつてゐるが、議定書では、積込前に署名することになつた。代理店などが貨物を引受けた際に起り得る問題をこれに依つて避けることが出来るよう。

**第七條** 修正なし。

**第八條** 運送狀の記載事項に關する條文であつて、旅客切符、手荷物切符の記載事項と全く同様の修正が行なわれた。ワルソー條約の記載事項が(A)作成地、日付、(B)出發地、到着地、(C)豫定寄航地、(D)荷送人氏名、住所、(E)最初の運送人氏名住所、(F)荷受人氏名住所(必要あるとき)、(G)貨物の種類、(H)個數、荷造方法、記號、番號、(I)重量、數量、容積、寸法、(J)荷造の外見、(K)運賃、支拂日、支拂地、支拂人、(L)代金引換の場合の代金、費用、(M)第二十二條(2)に従つて申告された額、(N)運送狀の通數、(O)添付書類、(P)經由地、(Q)ワルソー條約による運送である旨の表示、の十七項目にわたつてゐることを思えば思い切つた簡略化である。

**第九條** 旅客切符、手荷物切符に於ける第三條、第四條の改正に對應する、同様の改正が行なはれた。

**第十條** 第十條(2)は、荷送人が運送狀記載事項に關する責任を取らねばならぬ旨を述べたものであるが、趣旨については變更なく、明確化が計られた。

**第十一、十二、十三、十四條** 修正なし。第十二條の荷送人の途中停止權が運送狀を讓渡可能にする上の障害となると考えられていたが、これは第十五條の(2)に、第十二、十三、十四條の規定の適用を排除する爲の文言があるのをヘーグの會議に於て再確認し、此の第十五條の(2)の規定は、第十二、十三、十四條の變更のみならず、完全な抹消も可能にするものであることが承認せられた。即ちワルソー條約の英文に(正確に言えば英國内法である Carriage by Air Act, 1932)第十五條の(2)として、「第十二條、第十三條及び第十四條の規定は、その旨を航空運送狀に記載する

ことによつて變更し得る。」とあるのが原因で、これが條約正文である佛文の通り「その規定に反する約款は航空運送狀に記載しなければならない」と解釋する可きであることが承認されたわけである。これに關しては早稻田商學第一二〇號所載の拙稿に於て、I・C・A・O 法規委員會報告の引用中にある説明を參照されたい。

**第十五條** 前記の趣旨を確認する爲、同法規委員會の勧告に従つて、第十五條の(3)を新設し、「此の條約中の如何なる條文も、讓渡可能航空運送狀の發行をさまたげるものではない」という條文を設けた。

**第十六條** 修正なし。

**第十七條** 修正なし。「旅客の死亡又は負傷その他の身體の障害の場合における損害」の「原因となつた事故が航空機上で生じ、又は乗降のための作業中に生じたものであるときは」運送人が責任を負うことを規定したものであるが、二點について疑義があり、かなり批判の對象となつた。即ち、精神的障害、乃至は身體の障害と呼び得ない障害の起ることが、航空運送に於ては考えられることが一つ、その二は「事故」という語が氣壓の低下や、(エアボケットなどに依る)一時的落下などをカヴァーしないのではないかということである。そこで一部の修正意見は、「旅客の死亡または障害の場合には、その損害が……に生じたものであるときは」というのであつた。

**第十八條** 修正なし。條約の英文テキストに於て第十八條の(1)に於て事故 occurrence と言う語が用いられ、同條の(2)に於て、event と言う語が用いられている點、問題があるが、佛語正文は、共に *lévènement* である。また第十八條が託送手荷物、及び貨物に關して運送人の責任を規定したものであつて、旅客が身につけた手荷物については言及してない點も問題である。

**第十九條** 修正なし。これは延着による損害に關する運送人の責任を規定しているが、「延着」という語の定義が曖昧であつて、パリ草案では、これに關する規定が入つていたが、リオ會議では否決せられ、ヘーグ會議では時間が

ないということをも一つの理由として審議されるに到らなかつた。

**第二十條** 第二十條の(1)は「運送人及びその使用人が損害を防止するため必要なすべての措置を執つたこと又はその措置を執ることが出来なかつたことを證明したときは、責任を負わない。」という免責條項であるが、過去に於て何度か問題になつたように、「必要なすべての措置」が講ぜられていることを證明することは、即ち事故が起らなかつたことを證明することであつて、既に事故が起つている場合に、必要なすべての措置が講ぜられていることを證明することは不可能である、とする理論があつた。そして、「妥當な」(reasonable)とか、「適當な」(proper)或は、「實施し得る」(practicable)と言う語をもつて、「必要な」(necessary; necessaries) という語に替えようとし、また、(その措置を執ることが)「出来なかつたこと」(impossible)を「實際に行なわれ難い」(impracticable)とする案があつたけれども、認められるに到らなかつた。オールによれば、此の條文は、運送人の絕對責任を免ずる唯一の規定であつて、米國法は、「運送人は保險者ではない」という立場から絕對責任には反對の立場を取つてゐるが、此の條文の下にあつて免責せられることは殆ど不可能であると論じてゐる。更に同氏の知るところによれば、此の條文に基いて免責されたケースは唯一つであり、それも控訴によつて、ワルソー條約に定められた最高の責任額の支拂を決定せられたということである。此の條項に關する批判及び修正案に關しては、ポーモンもオールも全く同意見である。

第二十條(2)は、貨物及び手荷物物の運送に於て、損害が操縱其の他の過失から生じ、其の他の點では完全な措置が執られていたことを證明した場合に運送人の責任を免ずる旨の規定であるが、これは人命及び身體の障害と同様に取扱われることになり、抹消された。法理論的に(1)と(2)が衝突する點も考慮された上での結論である。

**第二十一條** 被害者に損害の原因となる過失があつた場合の過失相殺に關する規定であるが、修正はなかつた。

但し、外國航空機によつて地上の第三者に與えられた損害に關するローマ條約（一九五二年）の規定が極めて明確且つ詳細なものである、そのようなものにしたという意見をポーモンは持つてゐる。参考に兩條文を舉げれば

ワルソー條約「被害者の過失が損害の原因となつたこと又は原因の一部となつたことを運送人が證明したときは、裁判所は、自國の法律の規定に従い、運送人の責任を免除し、又は輕減することが出来る。」

ローマ條約第六條「損害がすべて被害者又はその使用人の過失、違法行爲、若しくは怠慢によつて生じたものであることを證明した場合には、其の場合に此の條約の規定によれば責任を負うべき者はその責任を負はない。責任を負うべきものが、損害の一部が被害者の過失、違法行爲、若しくは怠慢によつて生じたものであることを證明した場合には、此の過失、違法行爲若しくは怠慢がその損害の發生に寄與した分に相當するだけ補償を輕減せられる。但し、被害者が、その使用人が權限の範圍外に於て行爲をなしたことを證明した場合には、前項の免責又は輕減は行われない。(2)ある者が他の者の死亡又は身體の障害によつて生じた損害の賠償を請求する訴を起したときは、被害者又は、その使用人の過失、違法行爲若しくは怠慢もまた前項に規定された効力を有する。」(英文テキストより翻譯)

**第二十二條** リオ會議などに於てワルソー條約修正の焦點とせられたのは此の責任の限度に關する問題であつた。

旅客に對する責任の限度は、條約に於ては十二萬五千金フラン（八、二九一・八七ドル、二、九八五、〇七三圓）であつたが議定書は二十五萬金フラン（一六、五八三・七四ドル、五、九七〇、一四六圓）と倍になつた。託送手荷物及び貨物に關する責任の限度は一キログラムに付いて二五〇金フラン（一六・五〇ドル、五、九四〇圓）で修正はなかつた。

リオ草案では六十%増の二十萬金フランをもつて旅客に對する責任限度としており、その改正に對する反對意見をオールは詳細に述べているが、これを要約して見ることにする。

「I・C・A・Oのリオ會議報告書に依れば經濟的修正理由は三ヶ條あり、その一、は非ワルソー事件がしば

しはワルソー限度よりも高い賠償額の決定を見ることがある、というのであるが、全世界的に見ても、此の様な問題の起りやすい米國に於ても、これは例外的なものであつて一般の問題を、特殊な場合を以て律することは不可である。その二は航空安全率が増大している爲、航空會社の危険は減少し、その爲、稀な事故に對する航空會社の責任負擔力が増している、というのであるが、安全率と責任額との間に合理的な相關關係があるとは思われない。その三は、責任額が増加されれば保険料の増加という形で航空會社の支出が増加するであろうが、これは運航費用の總額から見れば僅少なものに過ぎないとしているが、航空會社の支拂能力というものと、妥當な責任の額というものとは別個に考えられる可きものである。

「更に、一九二九年に條約が成立した當時十二萬五千金フランは米國ドルにして四、八九八ドルであつたが、今日では八、二九二ドルである。金のドル換算値が一六九%上つている譯であるが、生計費指數は一五六%上つているから一金フランは米國內に於ては八%餘分の購買力を持つことになる。このことは經濟的にはワルソー條約の責任限度額が一九二九年當時と現在と、その實質價值に於て變化が無いが、或いはそれよりも少し高くなつてゐるということを示すものである。

「しかも多數の主要國家に於ては、ワルソーの標準や、非ワルソー運送、又は國內運送の標準に準用しているか乃至は、それよりも低い國內標準を規定している。ベルギー、ブラジル、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ギリシア、オランダ、ハンガリー、イタリア、ルクセンブルグ、メキシコ、ノールウェイ、ポーランド、スペイン、スエーデン、スイス、などはその例である。更にワルソーの標準が今もなお有効であることを示す一つの證據として、イギリスもまた一九五二年にワルソーの基準を國內運送に關する責任額の限度と定めたのである。多數の國家がワルソー條約に加盟しなかつたり、又は極く最近になつてやつと加盟したりしたのは、主としてその



原因が責任額の大なる點にあつたと言つても良く、かく多數國の加盟を期待すべき國際條約に於ては、米國の如き生活水準の高い國の場合を考えるよりは、一般に妥當な線を考えて、條約加國を全世界的なものにして、條約の有効な活用を計るべきである。

「なお、米國に於いては各州法によれば大體一萬五千ドルを限度としており、勞働災害補償法によれば、各州に於て平均して、死亡の場合には九千五百十七ドル、傷害の場合には一萬一千九六八ドルの限度を設けている。

これはワルソー條約の限度に極めて近い數字である。」

以上がオールの意見の要旨であるが、米國を特に對象としているのは、此の修正案が特に米國の強い主張によるものであり、米國の修正意見としてはワルソー條約の缺陷は責任限度の規定を最大のものと考え、他の點はそれほど重大なものではないとしていることがその理由である。

第二十二條の(2)では、先に述べたように、手荷物、貨物の責任限度については修正はなかつたが、限度外の特約を爲す場合の規定中「引渡し時の價格を特に申告し」という文言で「引渡し」(delivery)なる語が運送人への引渡しと解釋されないように「到達地に於ける引渡し時の利益を特に申告し」となつた。また、佛文テキストの *expéditeur* は荷送人と同時に旅客をも意味するものであるが、英文には從來 *consigner* なる語しか書いてなかつた。これを改め *passenger's and consigner's* と並記した。日本語は「荷送人」となつてゐる。

第二十二條(2)(b)は新條文である。手荷物及び貨物の部分的損害に關する統一規則であつて、第一に手荷物、貨物、或いはその内容物の部分的損害乃至、延着の場合に、考慮せられる重量は、その包装を含んだ合計重量であつて、第二に、同一の手荷物切符又は運送狀によつてカバーされる他の手荷物、貨物に影響を及ぼすような部分的損害については、その合計重量が考慮されるべきことを規定している。

第二十二條(3)は携行手荷物の責任額を五千金フランに限定する規定で、修正はない。

第二十二條(4)は新條文で、法廷其の他の訴訟費用の負擔に關し、裁判所が、その法律によつて、ワルソー限度以外の支拂を命ずることが出来る旨の規定と、事故の發生又は訴訟の起されたときから六ヶ月以内に賠償請求額以上の金額を運送人が書面にて提供した場合には、訴訟費用の支拂が免除されるという英法の一般的理論による規定が設けられた。米國代表によつて提案されたものであつた。

第二十二條(5)は條約の(4)に相當し、金フランの定義を述べているが、金以外の通貨に於ては判決時の金價格によつて計算するものとして、明確化が計られた。ローマ條約(前記參考)に則したものである。

第二十三條 契約による免責は、その約款を無効とする旨の規定であるが、(2)を追捕することになり、貨物の個有の缺陷その他の場合に依つて損害の發生したときには除外例を認めた。これは一九二四年のブラッセル海運條約の原則を適用したものである。

第二十四條 責任に關する訴が、必ずワルソー條約に基くものであるべき旨の規定で、修正はない。

第二十五條 損害が運送人の故意によるとき、運送人の責任を排除する規定を援用することが出来ないことを規定したものであるが、先ず、「故意(willful misconduct; dol)」又は訴が係屬する裁判所の屬する國の法律によれば故意に相當すると認められる過失により」と言う場合の故意の意義が不明確で、國によつてはかなり解釋の相違する場合もあつた爲、英國法の解釋に基いて、「恐らく損害が発生するであろうということを知りつつ不注意である」という定義が入れられた。次に條約では(2)に規定されていたものであるが、使用人の故意の場合について、條約に於ては、單にその使用人がその職務を行うに當り(1)と同様の條件で損害を生じさせたときも、前記の權利を有しない」となつていたが、議定書では、「その職務の範圍内に於て行爲していたこと」が立證されなければならないことになつた。

「職務を行ふにあたり」も「職務の範圍内に於て」も原文は同一である。譯出の便宜上議定書の翻譯では直譯體を用いた。「職務を行なうに當り」は條約日本文正文の通りである。更に條約では「運送人の責任を排除し又は制限する規定」を援用出来ないことになっているが、議定書では、第二十二條にのみ限定している。

**第二十五條 A** 新設の條文で、使用人が、その職務を行ふにあたり行爲を爲す場合には運送人と同様の責任限度を援用することが出来ることを規定した。在來、使用人にはワルソー條約の規定が當然適用される可きであるとする専門家と、不法行爲として訴追せらるべきもので、限度はないものと考える専門家とあつた。或る場合には、使用人に對しその使用人の爲した損害賠償を補償する旨の願備契約をする運送人もあつた。

I・C・A・O 法規委員會のチャーターより生ずる問題を研究する爲の小委員會は、第二十五條の後に「第三十條の規定に従い、運送契約の締結を爲した當事者以外の者によつて航空運送が行われた場合には、これらの運送人は條約の規定に基いて連帶して責任を賣う。但し、第二十五條の規定に依れば、これらの運送人のうちただ一人が責任を有するときには、第二十二條に規定された限度を越える額は、その運送人に限つて請求し得る。」旨の條項を設けるよう勸告したが、實現しなかつた。第三十條に於て中繼運送の場合の責任者、運送契約の當事者に關して規定があるにもかかわらず、チャーターの場合に、その點が不明確であるのは不可解である、とポーモンは述べている。

**第二十六條** (1)は、異議なく荷物を受取つたときには、良好な状態で、運送證券に従つて引渡しが行われたものを推定される旨の規定で、變更はない。

(2)は、異議の中立期間に關する規定であるが、手荷物につき受取の日より三日以内が七日以内に、貨物につき同じく七日以内が十四日以内に、延着の場合には荷の處分の日から十四日以内が二十一日以内に、それぞれ修正された。一九五二年のバリ草案に於て提案されたような、死亡や傷害の場合の異議の通告に關する記載がなく、携帶品、手荷

物、又は貨物が紛失又は滅失の場合の異議の申立期間が書かれていない。また、リオ草案では、此の第二十六條の日に關する規定が、取引日 (working days) である旨を第三十五條に於て規定したが、議定書では working days なる語が各國に於て意義を異にし、一國內に於ても意義が多岐を極める場合があることを考慮して、その點に關しては修正なく曆日によることになった。これは當然のことと思われる。

(3)は、異議が運送證券に留保を記載するか別の書面を發送することによつて成立することを規定し、(4)は期限を過ぎた異議は詐欺の場合を除いて受理されないことを規定しているが變更はなかつた。

**第二十七條より第三十三條迄**は修正がなく、多少の問題がある條文もあるが重大なものではない。またこの條文中のあるものについては既に他の條文を検討した際に問題とした。

**第三十四條** 試験的國際運送及び例外的な事情の下に行われる運送に關しては條約の適用がない旨の規定であるが試験飛行に關する文言が削除されることになった。「例外的事情の下に行われる運送」に關しては極めて曖昧な文言である爲に争點となり易く、此の條文全部を廢止すべきであるとの意見もある。

**第三十五條** これに關しては既に第二十六條に於て述べた通り「この條約における日數は、取引日によらず曆日による。」という無修正の條文が残ることになった。

**第三十六條より第四十條**は修正がなく重大な問題も起り得ない。條約の作成、寄託、批准、効力の發生等に關する條項であるからである。

**第四十條 A** 新條文である。單に締約國 (High Contracting Party) と領土 (territory) とを定義したものであつて、本來第一章の「對象—定義」の項に入れられる可き問題である。

**第四十一條** 修正なし。

以上で修正部分についての議定書の検討を終る。議定書ではこれに引き續き、議定書自體の手續きの問題に関する條項がある。その内、主要なものについてのみ、簡単にふれることにする。

**議定書第十九條** ワルソー條約と此の議定書は「一九五五年ヘーグに於て改正せられたワルソー條約」(the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955) と言う單一の法規として考えられる可きものであることを規定している。

**議定書第二十一條(2)** ワルソー條約の加盟國でない國が此の議定書を批准した場合には、此の議定書によつて改正せられたワルソー條約に加盟したものと見なす旨の規定である

**同條(3)** 此の議定書をポーランド人民共和國政府に寄託する旨の規定である。多少の政治的反對があつたが投票によつて決定した。ワルソー條約は、その名の示す通りポーランド政府に寄託されたものである。

**議定書第二十二條** 三十ヶ國の批准があり、且つ第三十番目の批准書が寄託された後の九十日目に効力を發生する旨の規定である。ポーモンは、遠からずその日が來るであろうと、樂觀している。

**議定書第二十五條** 全能力が軍隊によつて保留せられ、又は軍隊の爲に保留せられた航空機に關してはポーランド政府に通告を爲して、改正せられた條約の適用を免がれることが出来るが、その他の場合には留保を認めない旨の規定である、リオ改正案では第二條にあつたものである。

最後の證明文言中に於て、議定書正本は、英語、佛語、西語にて作成せられ、表現に不一致のあつた場合には佛語正本によるものと規定している。

第二十二條では三十ヶ國の批准と、最終批准國の批准書寄託後九十日にして發効となつてゐる。そして其の後に加入する國に關しても批准書寄託の後九十日に發効となつてゐるが、ワルソー條約の廢棄規定(第三十九條)によれば

廢棄の通告後六ヶ月で、廢棄の効力が發生する。そこで、ワルソー條約の廢棄を爲し議定書に加盟を爲す場合に、時差が生じて、ワルソー條約の廢棄はしたが、議定書の批准寄託國が三十に滿たず、従がつて議定書の發効がなくなん等の條約にも加盟していないという状態や、ワルソー條約と、議定書が共に効力があるという状態が起らないとはいえないが、これは國際的協議その他によつて免がれることが出來よう。

### 三

なおかなりの不満足な點があるとは言え、議定書によるワルソー條約の改正は大きな進歩であるといわねばならない。此の進歩をさらに進めてゆく爲に、具體的な、種々の手段がとられているが、そのうちの、直接ワルソー條約乃至ヘーグ議定書に關係のあるものは、ヘーグ會議の決議中に約束せられている。最後にこれを述べて將來を期待することにした。

決議書のIIは五綱目よりなる決議及び勧告の採擇に關するものである。

そのAは、航空運送狀の讓渡可能性に關する小委員會の勧告（早稻田商學第二二〇號所載の抽稿參照）を採擇して第十五條の(3)（其の項參照）を設けたことを記している。

そのBは、損害の補償に關して、強制保險、銀行保證、乃至は準備預金等の方法を研究することを約している。

そのCは、ワルソー條約中に、判決の強制執行を含む手續規定を入れることを研究することを約している。

そのDは、航空機のチャーター並に貸賃借に關する規定の研究を約している。

そのEは、國際航空私法の統一解釋の促進と、その様な法規に基いて生ずる紛争の國際的解決の爲に、關係國際團體、機構に研究の開始を勧告している。

即ち此の決議は、議定書に對して加えられた批判の主たるものに對する應答であつて、やがてその具體的な効果が現われるであらうが、その日も遠くない筈である。

(註) (一) 早稻田商學第一一二號・「航空運送狀とワルソー條約」。同第一一四號・「航空保險の概略と航空運送人の責任」。同第一二〇號・「航空運送狀の譲渡可能性に關する検討」

(二) 早稻田商學第一〇九號所載の拙稿「國際貿易に於ける貨物輸送」參照

(三) 國際航空民間機構は一九四四年にシカゴに於て成立した國際民間航空條約第二部の規定に基ずいて組織された機構であつて、我が國は一九五三年に加盟している。早稻田商學第一二〇號の前掲拙稿參照のこと。

(四) 一九五三年バリ草案

(五) G・W・オール 合衆國航空保險會社クレーム擔當取締役、一九〇八年リッチモンド大學卒、一九一〇年サウス・カロライナ大學法學士、サウス・カロライナ辯護士會員、前サウス・カロライナ州グリーンヴィル市判事、ルーズヴェルト飛行場會社社長、アメリカ辯護士會保險法部航空保險法委員會委員長。

(六) K・M・ボーモン 勳爵士(C・B・E、D・S・O)英國、ロンドン、ボーモン・アンド・サン法律事務所首席代表、國際航空輸送協會法規委員會に當初より二十年にわたつて委員、一九四五年より航空法規專門家國際技術委員會委員、國際民間航空機構法規委員會がその後を繼承するに當つて同委員會委員一九四五年にC・N・ショウクロスとの共著「航空法」あり。

(七) ボーモン

(八) 過去の拙稿中ワルソー條約の引用をする場合、Air Waybillの語を使用したがつ、これは popular text を使用した爲である。